

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIETE DES
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
18. Dezember 2003 (18.12.2003)

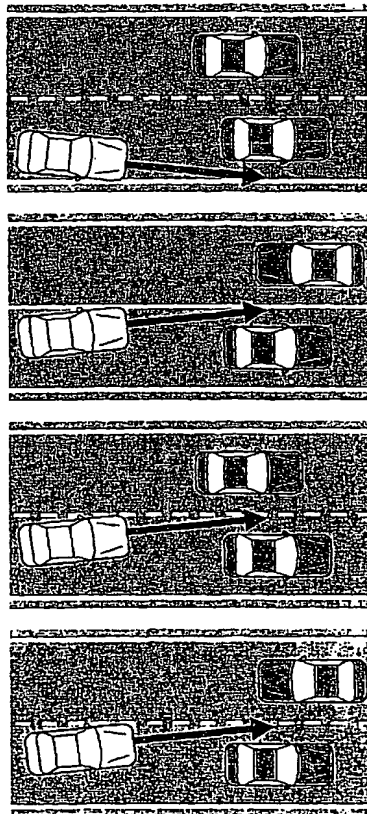
PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 03/105108 A1

- (51) Internationale Patentklassifikation⁷: G08G 1/16
- (21) Internationales Aktenzeichen: PCT/DE03/01685
- (22) Internationales Anmeldedatum:
26. Mai 2003 (26.05.2003)
- (25) Einreichungssprache: Deutsch
- (26) Veröffentlichungssprache: Deutsch
- (30) Angaben zur Priorität:
102 25 952.6 11. Juni 2002 (11.06.2002) DE
102 38 215.8 21. August 2002 (21.08.2002) DE
- (71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von
US): ROBERT BOSCH GMBH [DE/DE]; Postfach 30 02
20, 70442 Stuttgart (DE).
- (72) Erfinder; und
- (75) Erfinder/Anmelder (nur für US): MAASS, Alexander
[DE/DE]; Liststr. 17/5, 71229 Leonberg (DE). HECKEL,
Joerg [DE/DE]; Schulstr. 14/5, 71277 Rutesheim (DE).
- (74) Gemeinsamer Vertreter: ROBERT BOSCH GMBH;
Postfach 30 02 20, 70442 Stuttgart (DE).
- (81) Bestimmungsstaaten (national): JP, US.
- (84) Bestimmungsstaaten (regional): europäisches Patent (AT,
BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR,
HU, IE, IT, LU, MC, NL, PT, RO, SE, SI, SK, TR).
- Veröffentlicht:
— mit internationalem Recherchenbericht

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Title: METHOD AND DEVICE FOR DRIVER INFORMATION AND TO REACT TO LEAVING THE LANE

(54) Bezeichnung: VERFAHREN UND VORRICHTUNG ZUR FAHRERINFORMATION BZW. ZUR REAKTION BEI VER-
LASSEN DER FAHRSPUR(57) Abstract: A method and device for driver information and to react to leaving the
lane by a vehicle are disclosed. The warning or action for the driver is dependent on the
driving situation, in particular, on the type of boundary markings for the lane.(57) Zusammenfassung: Es werden ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Fahrerinformation bzw. zur Reaktion bei Verlassen der Fahrspur durch ein Fahrzeug vorgeschlagen.
Die Fahrerwarnung bzw. der Fahrereingriff ist dabei abhängig von der Fahrsituation, insbesondere von der Art einer Randmarkierung der Fahrspur.

WO 03/105108 A1



— vor Ablauf der für Änderungen der Ansprüche geltenden Frist; Veröffentlichung wird wiederholt, falls Änderungen eintreffen

Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.

5

10 Verfahren und Vorrichtung zur Fahrerinformation bzw. zur Reaktion bei Verlassen der Fahrspur

Stand der Technik

15 Die Erfindung betrifft ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Fahrerinformation bzw. zur Reaktion bei Verlassen der Fahrspur, genauer bei zu erwartendem Verlassen der Fahrspur.

20 Warnsysteme, welchen den Fahrer bei Verlassen der Fahrspur bzw. bei drohendem Verlassen der Fahrspur warnen, sind im Stand der Technik bekannt. Beispielsweise zeigt die EP 1074430 A1 eine Vorgehensweise, bei welcher aufgrund von Bildsensordaten die Fahrspur, auf der sich ein Fahrzeug bewegt, ermittelt wird und der Fahrer gewarnt wird, wenn das Fahrzeug diese Fahrspur verlässt bzw. zu verlassen droht. Hinweise auf die genauen Randbedingungen, unter denen eine derartige Warnung erfolgt, werden nicht
25 angegeben. Insbesondere wird nicht die jeweilige Fahrsituation berücksichtigt, so dass es für den Fahrer zu unangenehmen Fehlwarnungen kommen kann.

Aus der DE 196 37 053 A1 ist bekannt, mittels eines winkelauflösenden Abstands- und Geschwindigkeitssensors, vorzugsweise eines Radar- oder Lasersensors, Objekte auf
30 einer Nebenfahrbahn zu erkennen und anhand der Relativgeschwindigkeit dieser Objekte deren Fahrrichtung zu ermitteln.

Vorteile der Erfindung

35 Durch die Berücksichtigung der Fahrsituation für das Auslösen der Warnung bzw. des Fahrzeugeingriffs (Reaktion) bei Verlassen der Fahrspur werden Fehlwarnungen oder

fehlerhafte Reaktionen wirksam vermieden. Warnungen des Fahrers bzw. Reaktionen zum Vermeiden des Verlassens der Fahrspur erfolgen daher nur bei relativ sicher erkannter Gefahrensituation. Durch die beschriebene Maßnahme wird also der Nutzen und die Akzeptanz eines entsprechenden Systems wesentlich erhöht.

5

10

15

20

In vorteilhafter Weise wird die Fahrsituation anhand der Art der Fahrbahnmarkierungen und/oder der Art des Verkehrs auf der Nebenfahrbahn erkannt, in deren Richtung ein Verlassen der Fahrspur anzunehmen ist. In einer konkreten Anwendung wird bei Erkennen einer gestrichelte Linie als Fahrbahnmarkierung keine Warnung oder eine unauffälliger Warnung bzw. kein Fahrzeueingriff vorgenommen. In einer anderen Anwendung wird eine Nachbarspur für Verkehr in gleicher Fahrtrichtung als eine Fahrsituation angesehen, in der eine Warnung bzw. eine Reaktion bei Verlassen der Fahrspur unerwünscht sein kann, somit eine Unterdrückung der Warnung bzw. Reaktion erfolgt oder eine unauffälliger Warnung erzeugt wird. Im Gegensatz dazu dürfte bei Erkennen einer durchgezogenen Linie oder bei einer Nachbarfahrspur für Verkehr in Gegenrichtung bei Verlassen bzw. drohendem Verlassen der Fahrspur eine Gefahrensituation mit hoher Wahrscheinlichkeit vorhanden sein, so dass in einer solchen Situation eine Warnung und/oder eine Reaktion sinnvoll ist. Wenn das Fahrzeug eine Linie überfährt in Richtung einer Spur, die z.B. von Informationen eines Navigationssystems als Standspur bekannt ist, kann die Warnung verzögert oder mit geringerer Intensität vorgenommen werden.

25

Vorteilhaft ist auch eine Kombination der Kriterien der Art der Fahrbahnmarkierung und der Art der Verkehrssituation auf der Nachbarfahrspur. In diesem Fall wird bei gestrichelter Linie und bei einer Nachbarfahrspur für Verkehr in Fahrtrichtung die Warnung bzw. Reaktion unterdrückt oder eine unauffälliger Warnung erzeugt, während bei gestrichelter Linie und bei einer Nachbarfahrspur für Verkehr in Gegenrichtung sowie bei durchgezogenen Markierungen eine Warnung bzw. eine Reaktion erfolgt.

30

In besonders vorteilhafter Weise werden die Informationen, die zur Ableitung der Fahrsituation führen, aus Bildsensordaten, ggf. ergänzend aus Abstandssensordaten oder aus Informationen eines Navigationssystems ermittelt. Durch die Verwendung ohnehin vorhandener Sensoren und Informationen wird der Aufwand zur Realisierung der beschriebenen Vorgehensweise verringert.

35

In vorteilhafter Weise kann durch Verwendung von Sensorik, die sowohl nach vorne als auch nach hinten und/oder seitlich Informationen bezüglich vorhandener Objekte ermittelt, die Genauigkeit der Warnung bzw. Reaktion weiter erhöht werden. In diesem Fall erfolgt eine Warnung bzw. eine Reaktion dann, wenn die Fahrspur verlassen wird bzw. ein Verlassen der Fahrspur droht und, gegebenenfalls bei erkannten gestrichelten Markierungslinien, im Umfeld des Fahrzeugs sich auf der Nachbarspur tatsächlich Objekte, befinden, die sich insbesondere in gleicher Fahrtrichtung bewegen.

Weitere Vorteile ergeben sich aus der nachfolgenden Beschreibung von Ausführungsbeispielen bzw. aus den abhängigen Patentansprüchen.

Zeichnung

Die Erfindung wird nachstehend anhand der in der Zeichnung dargestellten Ausführungsformen näher erläutert.

Figur 1 zeigt dabei ein Blockschaltbild einer Vorrichtung zur Fahrerwarnung bzw. zur Reaktion bei drohendem Verlassen der Fahrspur durch das Fahrzeug.

In Figur 2 ist ein Flussdiagramm skizziert, in welchem eine bevorzugte Vorgehensweise zur Auslösung der Fahrerwarnung dargestellt ist. Diese Vorgehensweise ist anhand der Skizze der Figur 3 verdeutlicht.

Beschreibung von Ausführungsbeispielen

Figur 1 zeigt eine Vorrichtung, welche zur Warnung des Fahrers bzw. zur Reaktion bei zukünftigem Verlassen der Fahrspur des Fahrzeugs dient. Gezeigt ist eine Steuer- bzw. Auswerteeinheit 10, welche eine Eingangsschaltung 12, einen Mikrocomputer 14 sowie eine Ausgangsschaltung 16 aufweist. Diese Elemente sind mit einem Bussystem zum gegenseitigen Datenaustausch miteinander verbunden. Der Eingangsschaltung 12 werden Eingangsleitungen von verschiedenen Messeinrichtungen zugeführt, über die Messsignale bzw. Messinformationen übermittelt werden. Eine erste Eingangsleitung 20 verbindet die Eingangsschaltung 12 mit einem Bildsensordsystem 22, welches die Szene vor dem Fahrzeug aufnimmt. Entsprechende Bilddaten werden über die Eingangsleitung 20 übermittelt. Ferner sind Eingangsleitungen 24 bis 28 vorgesehen, welche die Eingangsschaltung 12 mit Messeinrichtungen 30 bis 34 verbinden. Bei diesen Messeinrichtungen handelt es sich beispielsweise um Messeinrichtungen zur Messung der Fahrzeuggeschwindigkeit, zur Erfassung des Lenkwinkels, sowie zur Erfassung

weiterer Betriebsgrößen des Fahrzeugs, welche im Zusammenhang mit der nachfolgend beschriebenen Vorgehensweise Bedeutung haben. Über die Ausgangsschaltung 16 und die Ausgangsleitung 36 wird wenigstens eine Warneinrichtung 38 angesteuert, beispielsweise eine Warnlampe und/oder ein Lautsprecher für eine akustische Warnung oder für eine Sprachausgabe und/oder ein Display für die Anzeige eines Bildes, mit deren Hilfe der Fahrer vor dem zu befürchtenden Verlassen der Fahrspur nach Maßgabe der nachfolgend dargestellten Vorgehensweise informiert bzw. gewarnt wird. Darüber hinaus oder alternativ dazu ist in einigen Ausführungsbeispielen vorgesehen, über die Ausgangsschaltung 16 und eine Ausgangsleitung 40 ein Stellsystem 42 anzusteuern, welches automatisch beispielsweise durch Eingriff in die Lenkung des Fahrzeugs das Fahrzeug wieder in die Spur zurückführt und so das Verlassen der Fahrspur verhindert.

Im bevorzugten Ausführungsbeispiel erfolgt die Erkennung der Fahrspurmarkierungen mit einem Bildsensordsystem, vorzugsweise einem Kamerasystem. Durch Analyse der aufgenommenen Bilder, insbesondere anhand der Grauwerte Verteilung, wird durch eine Bildauswerteeinheit Randmarkierungen erkannt, deren Verlauf als mathematische Funktion ermittelt und unterschieden, ob gestrichelte oder durchgezogene Linien vorliegen. Das Bildsensordsystem dient in einer Ausführung ferner auch dazu, Objekte in der Umgebung der Fahrspur des Fahrzeugs, somit auch auf Nachbarfahrspuren (links oder rechts) zu beobachten. Dabei werden wie oben übliche Objekterkennungsmethoden eingesetzt. Anhand aufeinanderfolgender Aufnahmen und der Eigengeschwindigkeit des Fahrzeugs lässt sich aufgrund dieser Informationen ermitteln, ob ein erkanntes Objekt auf einer Nachbarfahrspur in gleicher Fahrtrichtung oder in entgegengesetzter Fahrtrichtung fährt. Auf diese Weise lässt sich die Fahrsituation (Markierungsart und/oder Art der Nachbarfahrbahn und/oder Verkehrssituation) erfassen. Anstelle des Bildsensordsystems werden in anderen Ausführungen andere Sensoren zur Fahrsituationserfassung eingesetzt, beispielsweise Radarsensoren, Lasersensoren, etc. Ferner sind in anderen Ausführungen Sensoren vorhanden, die rund um das Fahrzeug herum Objekte erkennen und die Abstände zu diesen Objekten ermitteln. In diesen Fällen lässt sich nicht nur die Fahrtrichtung auf einer Nachbarfahrbahn ermitteln, sondern das tatsächliche Vorhandensein von Fahrzeugen und deren Bewegungsrichtung auf der Nachbarspur erkennen.

Aufgrund der Informationen über wenigstens eine Fahrbahnrandmarkierung, deren Verlauf als mathematische Funktion dargestellt wird, sowie der beispielsweise aufgrund von Lenkwinkel, etc. ermittelten zukünftigen Trajektorie des Eigenfahrzeugs wird bei

Schneiden oder unzulässigem Annähern dieser beiden Funktionen ein zu erwartendes Verlassen der Fahrspur bestimmt. Ist dies der Fall und liegt eine Fahrsituation vor, bei von einem erhöhten Gefahrenpotential bei Verlassen der Fahrspur auszugehen ist, wird eine Warnung an den Fahrer, akustisch und/oder optisch und/oder haptisch ausgegeben, bzw. durch gezielten Eingriff in den Kurs des Fahrzeugs, beispielsweise durch Lenkeingriff, eine Korrektur des Kurses vorgenommen. Die Warnung ist dabei deutlich, z.B. laute Töne, Einblenden eines großen, ggf. farbigen Warnhinweises, etc.

Wird als Randmarkierung eine durchgezogene Linie erkannt, beispielsweise eine durchgezogene Mittellinie oder Randlinie, so wird bei drohendem Überschreiten dieser Randlinien eine Warnung ausgegeben bzw. eine Reaktion vorgenommen. Bei gestrichelten Linien, beispielsweise bei gestrichelten Mittellinien, wird in einem bevorzugten Ausführungsbeispiel keine Warnung bzw. keine Reaktion erzeugt. In einer anderen Ausführung erfolgt in diesem Fall eine unauffälliger gestaltete Warnung, z.B. leise Töne, kleinere optische Darstellung, weniger auffällige Farben, etc.

Ergibt die Beobachtung der Nachbarspur keine Information über die Fahrtrichtung auf der Nachbarspur, wird keine (unauffälliger) Warnung bzw. keine Reaktion erzeugt. Ist die Fahrtrichtung des Verkehrs auf der Nachbarspur bekannt, wird keine Warnung ausgegeben bzw. die Warnung unauffällig gestaltet, wenn der Fahrer in eine Fahrspur mit Verkehr in gleicher Fahrtrichtung wechselt. Wechselt er in eine Spur mit Gegenverkehr, wird eine Warnung ausgegeben. Der Fahrzeugeingriff (Reaktion) findet in einem Falle statt, im anderen nicht.

In einem anderen Ausführungsbeispiel wird aus den vorliegenden Informationen eines Navigationssystems ermittelt, ob sich das Fahrzeug auf einer Straße befindet, bei der die betroffene Nachbarspur von Fahrzeugen benutzt wird, die in dieselbe Fahrtrichtung fahren oder die Gegenverkehr darstellen.

In einer weiteren Ausführung wird bei durchgezogenen Linie immer gewarnt, bei gestrichelten nur dann, wenn die Nachbarfahrspur als Fahrspur für den Gegenverkehr erkannt wurde.

Je nach Ausführungsbeispiel und Sensorausrüstung kann vorgesehen sein, dass bei gestrichelten Linie eine Warnung ausgegeben wird, wenn über die Sensorik tatsächlich

vorhandene Objekte auf der Nachbarfahrspur in gleicher Fahrtrichtung in der Nähe des Fahrzeugs erkannt sind.

5 In einem Ausführungsbeispiel wird eine einmal erkannte Fahrsituation solange angenommen, bis eine andere Information vorliegt. Wird beispielsweise erkannt, dass das Fahrzeug auf einer Fahrbahn mit Gegenverkehr unterwegs ist, so wird eine Fahrbahn mit Verkehr in gleicher Fahrtrichtung erst dann angenommen, wenn dies zuverlässig erkannt wird. Entsprechendes gilt für das Erkennen einer Fahrsituation mit Gegenverkehr.

10 Wird eine Warnung unterdrückt und wird gleichzeitig erkannt, dass das Fahrzeug voraussichtlich die Fahrspur verlässt, so wird in einem bevorzugten Ausführungsbeispiel in dieser Situation dem Fahrer als unauffälligere Information automatisch ein Blinkergeräusch angezeigt.

15 In einem bevorzugten Ausführungsbeispiel wird ferner in dieser Situation der entsprechende Blinker eingeschaltet, um andere Verkehrsteilnehmer zu informieren.

20 Die oben beschriebene Vorgehensweise wird mittels Programmen realisiert, die im Mikrocomputer 14 implementiert sind. Dieser erzeugt mit Hilfe der Programme und nach Maßgabe der zugeführten Eingangssignale die Ausgangssignale zur Warnung/Fahrzeugeingriff. Nachfolgend wird anhand eines Flussdiagramms ein bevorzugtes Ausführungsbeispiel der oben dargestellten Vorgehensweise dargestellt.

25 Das in Figur 2 dargestellte Programm wird durchlaufen, wenn erkannt wurde, dass die Gefahr besteht, dass das Fahrzeug seine Fahrspur verlässt. Im ersten Schritt 100 wird festgestellt, ob die Markierung, deren Überschreiten droht, eine durchgezogene oder eine gestrichelte Linie ist. Dies erfolgt auf der Basis einer entsprechenden Information von der Bildauswerteeinheit. Ist die Randmarkierung durchgezogen, so erfolgt gemäß Schritt 108 eine Fahrerwarnung/Fahrzeugeingriff, beispielsweise durch akustische und/oder optische und/oder haptische Warnung bzw. durch Eingriff in die Fahrzeuglenkung. Wurde im Schritt 100 jedoch erkannt, dass die Fahrbahnmarkierung, deren Überschreiten droht, eine gestrichelte Linie ist, wird im Schritt 102 die Verkehrssituation bezüglich der Nachbarfahrspur, auf die gewechselt werden könnte, überprüft. Wie oben dargestellt wird anhand eines Relativgeschwindigkeitssignals überprüft, ob der sich auf der

30

35 Nachbarfahrspur bewegendende Verkehr in gleicher Fahrtrichtung oder in entgegengesetzter Fahrtrichtung unterwegs ist. Dabei wird eine Marke gesetzt, wenn ggf. mehrmals

hintereinander Objekte auf der betroffenen Nachbarfahrspur erkannt worden sind, die entgegenkommen. Ist die Marke gesetzt, so folgt Schritt 108 mit einer Fahrerwarnung/Fahrzeugeingriff. Die Marke wird zurückgesetzt, wenn sicher (d.h. z.B. mehrmals hintereinander) erkannt wurde, dass auf der Nachbarfahrspur Objekte in gleicher Richtung fahren. Ist die Marke zurückgesetzt wird im Schritt 104 keine Warnung/Fahrzeugeingriff vorgenommen, in einer Ausführung automatisch ein Blinkergeräusch erzeugt oder ein optisches Zeichen gegeben. Optional wird dann im Schritt 106 der entsprechende Blinker eingeschaltet, um andere Verkehrsteilnehmer zu informieren. Nach Schritt 106 bzw. 108 wird das Programm wieder mit der Ermittlung der Gefahr des Überschreitens einer Randmarkierung fortgesetzt.

In anderen Ausführungen wird bei erkannter gestrichelter Linie und Verkehr in Fahrtrichtung eine Warnung dann erzeugt, wenn in der Nähe des Fahrzeugs ein Objekt erkannt wurde, und/oder bei Gegenverkehr, wenn tatsächlich ein entgegenkommendes Fahrzeugs erkannt wird. Im letzten Fall wird eine unauffälliger oder keine Warnung ausgegeben, wenn die Nachbarfahrspur zwar für den Gegenverkehr ist, aber kein konkreter Gegenverkehr erkannt wurde.

In Figur 3 sind verschiedene Fahrsituationen dargestellt, in denen bei Verlassen der Fahrspur bzw. bei drohendem Verlassen der Fahrspur eine Fahrerwarnung erfolgt oder nicht. In den Figuren 3a und 3b droht das Überschreiten einer durchgezogenen Linie, so dass hier unabhängig von der Fahrsituation eine Warnung erfolgt. In den Figuren 3c und 3d droht das Überschreiten einer gestrichelten Linie. In diesem Fall erfolgt wie oben dargestellt eine Warnung dann, wenn auf der Nachbarfahrspur Gegenverkehr ist oder Gegenverkehr zur erwarten ist. Diese Situation ist in Figur 3d geschildert, in der also eine Fahrerwarnung erfolgt. In Figur 3c dagegen fährt das Fahrzeug auf der Nachbarfahrspur in gleicher Richtung, so dass hier auf eine Warnung verzichtet bzw. die Warnung unauffälliger (leiser, Blinkergeräusch, kleiner, etc.) dargestellt wird.

In einer weiteren Ausführungsform wird die Warnung verzögert oder mit geringerer Intensität vorgenommen, wenn das Fahrzeug eine Linie überfährt in Richtung einer Spur, die z.B. von Informationen eines Navigationssystems als Standspur bekannt ist.

5

10 Patentansprüche

1. Verfahren zur Fahrerinformation bzw. zur Reaktion bei Verlassen der Fahrspur, wobei die Fahrerinformation und/oder als Reaktion ein Fahrzeugeingriff erfolgt, wenn das Fahrzeug die Fahrspur zu verlassen droht, wobei wenigstens eine
15 Begrenzung der Fahrspur erfasst wird, dadurch gekennzeichnet, dass die Warnung bzw. die Reaktion abhängig von der Fahrsituation des Fahrzeugs ist.
2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Fahrsituation durch die Art der Begrenzungsmarkierungen und/oder die Verkehrssituation auf der
20 Nachbarfahrspur, in deren Richtung ein Verlassen zu erwarten ist, bestimmt wird.
3. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass eine Warnung bzw. eine Reaktion erfolgt, wenn die Begrenzungsmarkierung der Fahrspur eine durchgezogene Fahrbahnmarkierung ist.
25
4. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass eine Fahrerwarnung bzw. ein Fahrzeugeingriff nicht oder unauffälliger erfolgt, wenn die Begrenzungsmarkierung der Fahrspur eine gestrichelte Fahrbahnmarkierung ist.
- 30 5. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass eine Fahrerwarnung bzw. ein Fahrzeugeingriff dann erfolgt, wenn auf der Nachbarfahrspur, in die das Fahrzeug möglicherweise einfährt, Gegenverkehr zu erwarten ist.
- 35 6. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass eine Fahrerwarnung bzw. ein Fahrzeugeingriff zeitlich verzögert oder mit geringerer

Intensität erfolgt, wenn die Nachbarfahrspur, in die das Fahrzeug möglicherweise einfährt, ein Standstreifen ist.

- 5 7. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass eine unauffälligere Warnung dadurch erfolgt, dass ein Blinkergeräusch und/oder eine akustische Warnung mit leiseren Tönen und/oder eine kleinere bzw. unauffälligere optische Anzeige erfolgt.
- 10 8. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass bei einer gestrichelten Fahrspurmarkierung eine Fahrerwarnung bzw. ein Fahrereingriff nur dann erfolgt, wenn tatsächlich Gegenverkehr erkannt wurde oder wenn in der Nähe des Fahrzeugs sich ein Fahrzeug in gleicher Fahrtrichtung bewegt.
- 15 9. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass bei unterdrückter bzw. unauffälliger Fahrerwarnung ein Ansteuern des entsprechenden Blinkers zur Information anderer Verkehrsteilnehmer erfolgt.
- 20 10. Vorrichtung zur Fahrerinformation bzw. zur Reaktion bei Verlassen der Fahrspur, mit einer Auswerteeinheit, welche bei drohendem Verlassen der Fahrspur eine Warnung des Fahrers und/oder einen Fahrzeugeingriff aktiviert, mit einem Mikrocomputer, welcher ein Programm umfasst, welches wenigstens eine Begrenzungsmarkierung der Fahrspur erfasst, dadurch gekennzeichnet, dass die Fahrerwarnung und/oder der Fahrzeugeingriff abhängig von der Fahrsituation ist.

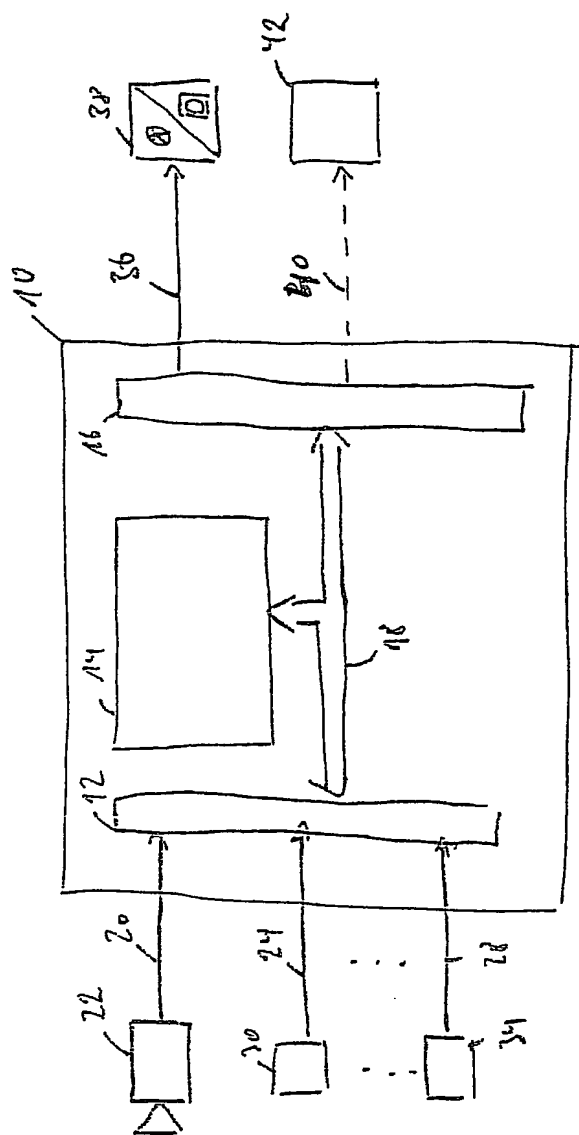


Fig. 1

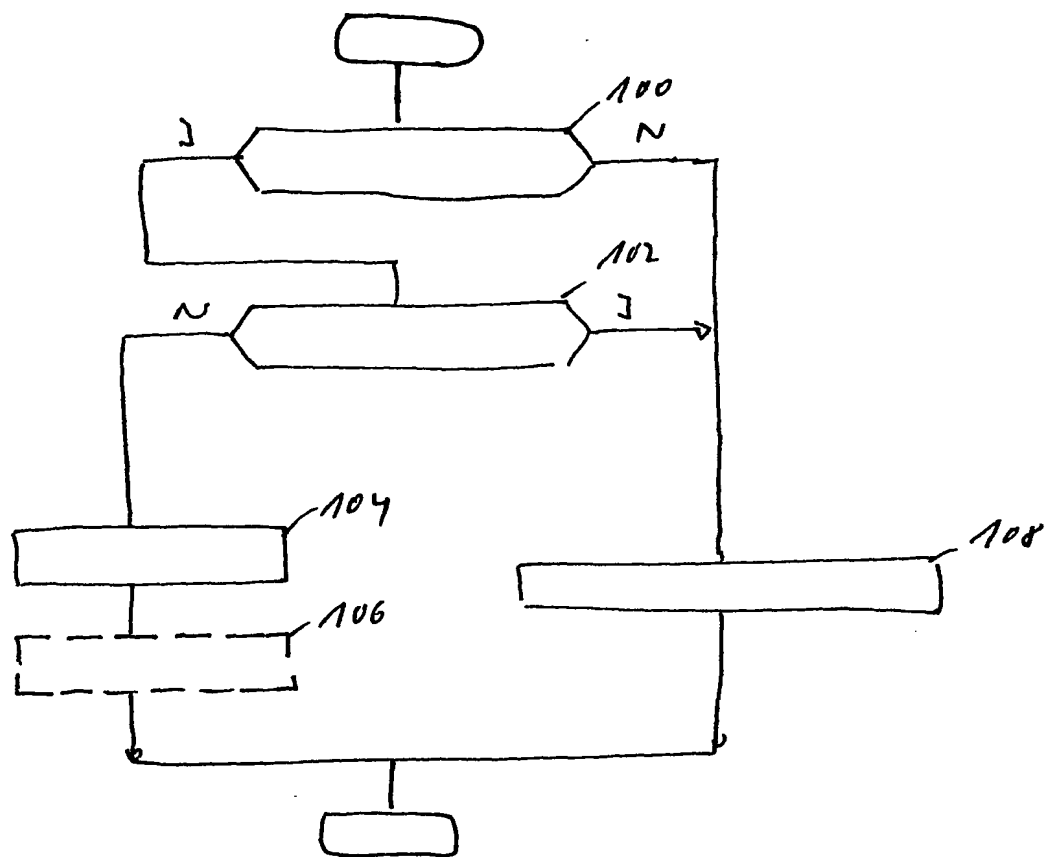


Fig. 2

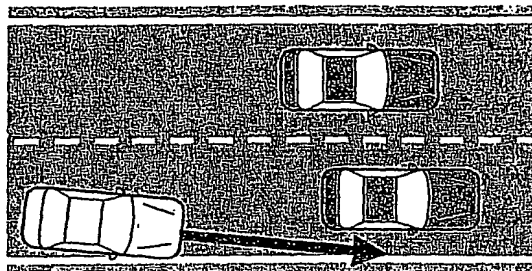


Fig. 3a

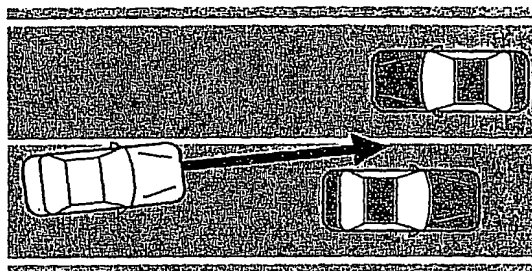


Fig. 3b

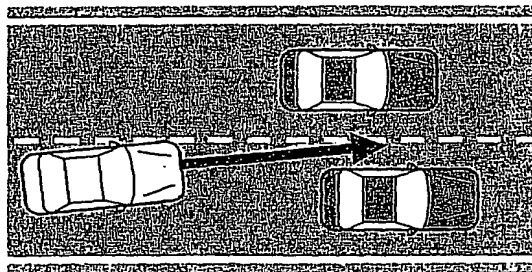


Fig. 3c

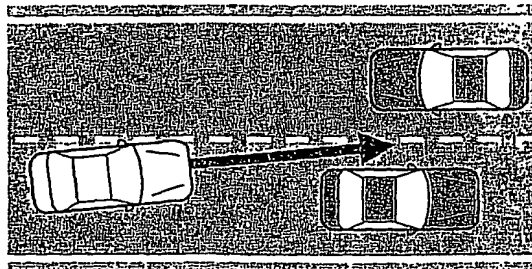


Fig. 3d

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No

PCT/DE 02/01685

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

IPC 7 G08G1/16

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

IPC 7 G08G G05D B60Q

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	WO 00 54008 A (JOHNSON WENDELL C ; BREED DAVID S (US); DUVALL WILBUR E (US); INTEL) 14 September 2000 (2000-09-14) claim 22 claim 31	1,3-10
Y	page 1, line 29 - line 30 page 2, line 14 page 22, line 19 - line 30 page 38, line 6 - line 14	2
Y	US 5 982 278 A (CUVELIER MICHEL) 9 November 1999 (1999-11-09) column 6, line 5 - line 39	2
A	US 5 521 579 A (BERNHARD WERNER) 28 May 1996 (1996-05-28) the whole document	1-14
	--- -/--	

☒ Further documents are listed in the continuation of box C.☒ Patent family members are listed in annex.

* Special categories of cited documents :

- *A* document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- *E* earlier document but published on or after the international filing date
- *L* document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- *O* document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- *P* document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

- *T* later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
- *X* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
- *Y* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.
- *&* document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

29 September 2003

Date of mailing of the international search report

10/10/2003

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Sundin, M

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No

PCT/DE 93/01685

C.(Continuation) DOCUMENTS CONSIDERED RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	US 5 225 827 A (PERSSON GOERAN) 6 July 1993 (1993-07-06) the whole document ----	1-14
A	US 4 348 652 A (BARNES ROBERT R ET AL) 7 September 1982 (1982-09-07) the whole document ----	1-14
A	EP 1 074 430 A (DAIMLER CHRYSLER AG ;ITERIS INC (US)) 7 February 2001 (2001-02-07) cited in the application the whole document -----	1-14

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International Application No

PCT/DE 98/01685

Patent document cited in search report		Publication date	Patent family member(s)	Publication date
WO 0054008	A	14-09-2000	AU 3522500 A WO 0054008 A1 US 6405132 B1	28-09-2000 14-09-2000 11-06-2002
US 5982278	A	09-11-1999	BE 1009723 A6 BE 1010581 A7 AT 184414 T WO 9717686 A1 DE 69604196 D1 DE 69604196 T2 EP 0860001 A1 ES 2140138 T3	01-07-1997 06-10-1998 15-09-1999 15-05-1997 14-10-1999 27-01-2000 26-08-1998 16-02-2000
US 5521579	A	28-05-1996	DE 4313568 C1 FR 2704653 A1 GB 2277653 A , B	16-06-1994 04-11-1994 02-11-1994
US 5225827	A	06-07-1993	SE 461260 B AU 4410589 A EP 0439489 A1 JP 4501183 T SE 8803784 A WO 9004528 A1	29-01-1990 14-05-1990 07-08-1991 27-02-1992 24-10-1988 03-05-1990
US 4348652	A	07-09-1982	NONE	
EP 1074430	A	07-02-2001	EP 1074430 A1	07-02-2001

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

PCT/DE 01685

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES
IPK 7 G08G1/16

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierte Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)
IPK 7 G08G G05D B60Q

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	WO 00 54008 A (JOHNSON WENDELL C ;BREED DAVID S (US); DUVALL WILBUR E (US); INTEL) 14. September 2000 (2000-09-14) Anspruch 22 Anspruch 31	1,3-10
Y	Seite 1, Zeile 29 - Zeile 30 Seite 2, Zeile 14 Seite 22, Zeile 19 - Zeile 30 Seite 38, Zeile 6 - Zeile 14 ---	2
Y	US 5 982 278 A (CUVELIER MICHEL) 9. November 1999 (1999-11-09) Spalte 6, Zeile 5 - Zeile 39 ---	2
A	US 5 521 579 A (BERNHARD WERNER) 28. Mai 1996 (1996-05-28) das ganze Dokument --- -/--	1-14

☒ Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen

☒ Siehe Anhang Patentfamilie

* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :

- *A* Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist
- *E* älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist
- *L* Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)
- *O* Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht
- *P* Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

T Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist

X Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden

Y Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist

& Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

29. September 2003

Absenddatum des internationalen Recherchenberichts

10/10/2003

Name und Postanschrift der internationalen Recherchenbehörde
Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Sundin, M

C.(Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
A	US 5 225 827 A (PERSSON GOERAN) 6. Juli 1993 (1993-07-06) das ganze Dokument ----	1-14
A	US 4 348 652 A (BARNES ROBERT R ET AL) 7. September 1982 (1982-09-07) das ganze Dokument ----	1-14
A	EP 1 074 430 A (DAIMLER CHRYSLER AG ;ITERIS INC (US)) 7. Februar 2001 (2001-02-07) in der Anmeldung erwähnt das ganze Dokument -----	1-14

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Internationales Aktenzeichen

PCT/DE 93/01685

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung		Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
WO 0054008	A	14-09-2000	AU	3522500 A		28-09-2000
			WO	0054008 A1		14-09-2000
			US	6405132 B1		11-06-2002
US 5982278	A	09-11-1999	BE	1009723 A6		01-07-1997
			BE	1010581 A7		06-10-1998
			AT	184414 T		15-09-1999
			WO	9717686 A1		15-05-1997
			DE	69604196 D1		14-10-1999
			DE	69604196 T2		27-01-2000
			EP	0860001 A1		26-08-1998
			ES	2140138 T3		16-02-2000
US 5521579	A	28-05-1996	DE	4313568 C1		16-06-1994
			FR	2704653 A1		04-11-1994
			GB	2277653 A , B		02-11-1994
US 5225827	A	06-07-1993	SE	461260 B		29-01-1990
			AU	4410589 A		14-05-1990
			EP	0439489 A1		07-08-1991
			JP	4501183 T		27-02-1992
			SE	8803784 A		24-10-1988
			WO	9004528 A1		03-05-1990
US 4348652	A	07-09-1982	KEINE			
EP 1074430	A	07-02-2001	EP	1074430 A1		07-02-2001

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☐ BLACK BORDERS
- ☐ IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- ☐ FADED TEXT OR DRAWING
- ☒ BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING
- ☐ SKEWED/SLANTED IMAGES
- ☐ COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS
- ☐ GRAY SCALE DOCUMENTS
- ☐ LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT
- ☐ REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY
- ☐ OTHER: _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.